

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/EP05/000113

International filing date: 06 January 2005 (06.01.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: IT
Number: MI2004A000023
Filing date: 13 January 2004 (13.01.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 17 February 2005 (17.02.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17:1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

PCT/EP200 5/ 00 01 13

03 FEB 2005



Ministero delle Attività Produttive

Direzione Generale per lo Sviluppo Produttivo e la Competitività

Ufficio Italiano Brevetti e Marchi

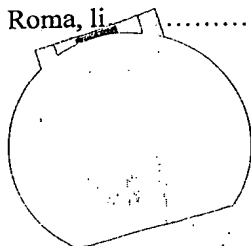
Ufficio G2

**Autenticazione di copia di documenti relativi alla domanda di brevetto per:
INVENZIONE INDUSTRIALE N. MI 2004 A 000023**



Si dichiara che l'unità copia è conforme ai documenti originali
depositati con la domanda di brevetto sopra specificata, i cui dati
risultano dall'accluso processo verbale di deposito.

Roma, li 24 GEN. 2005



IL FUNZIONARIO

Paola Giuliano
.....
Dr.ssa Paola Giuliano

AL MINISTERO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI (U.I.B.M.) **MI 2004 A 0 0 0 0 2 3**
DOMANDA DI BREVETTO PER INVENZIONE INDUSTRIALE N° _____

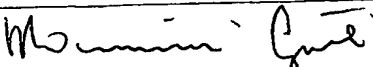


COGNOME E NOME O DENOMINAZIONE	A1 DRESSER ITALIA S.R.L.			
NATURA GIURIDICA (PF / PG)	A2 PG	COD. FISCALE PARTITA IVA	A3	01697250189
INDIRIZZO COMPLETO	A4 VOGHERA PV			
COGNOME E NOME O DENOMINAZIONE	A1			
NATURA GIURIDICA (PF / PG)	A2	COD. FISCALE PARTITA IVA	A3	
INDIRIZZO COMPLETO	A4			
B. RECAPITO OBBLIGATORIO IN MANCANZA DI MANDATARIO	B0	(D = DOMICILIO ELETTIVO, R = RAPPRESENTANTE)		
COGNOME E NOME O DENOMINAZIONE	B1			
INDIRIZZO	B2			
CAP / LOCALITA' / PROVINCIA	B3			
C. TITOLO	C1			
SISTEMA DI CONTROLLO DI UN ATTUATORE PER L'AZIONAMENTO DI DISPOSITIVI SOTTOMARINI				

COGNOME E NOME	D1	LIBERALE CARLO
NAZIONALITA'	D2	
COGNOME E NOME	D1	IMPERIALI FABIO
NAZIONALITA'	D2	
COGNOME E NOME	D1	
NAZIONALITA'	D2	
COGNOME E NOME	D1	
NAZIONALITA'	D2	

SEZIONE		CLASSE		SOTTOCLASSE		GRUPPO		SOTTOGRUPPO	
E1		E2		E3		E4		E5	

DERIVANTE DA PRECEDENTE DEPOSITO ESEGUITO ALL'ESTERO

STATO O ORGANIZZAZIONE		F1	TIPO	F2
NUMERO DOMANDA		F3		DATA DEPOSITO
STATO O ORGANIZZAZIONE		F1	TIPO	F2
NUMERO DOMANDA		F3		DATA DEPOSITO
G. CENTRO ABILITATO DI RACCOLTA COLTURE DI MICROORGANISMI		G1		
FIRMA DEL / DEI RICHIEDENTE / I				

MODULO A (2/2)

I. MANDATARIO DEL RICHIEDENTE PRESSO L'UIBM

L'AVE SOTTOINDICATA/E PERSONA/E HA/HANNO ASSUNTO IL MANDATO A RAPPRESENTARE IL TITOLARE DELLA PRESENTE DOMANDA INNANZI ALL'UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI CON L'INCARICO DI EFFETTUARE TUTTI GLI ATTI AD ESSA CONNESSI, CONSAPEVOLE/LE DELLE SANZIONI PREVISTE DALL'ART. 76 DEL D.F.R. 18/12/2000 N.455.

NUMERO ISCRIZIONE ALBO COGNOME E NOME:	I1	376BM ZANARDO GIOVANNI; 844B BURCHIELLI RICCARDO; 454BM COLETTI RAIMONDO; 472BM GIULI MAURIZIO; 165BM LOTTI GIORGIO; 957B TIBLIAS RENATO EDOARDO; 939B TEDESCHINI LUCA; 28BM DI FRANCESCO GIANNI; 767BM COPPO ALESSANDRO; 552BM DE GREGORI ANTONELLA;
DENOMINAZIONE STUDIO	I2	Ing. Barzanò & Zanardo Milano S.p.A.
INDIRIZZO	I3	V.Borgonuovo 10
CAP / LOCALITA' / PROVINCIA	I4	20121 Milano
L. ANNOTAZIONI SPECIALI	L1	NESSUNA

M. DOCUMENTAZIONE ALLEGATA O CON RISERVA DI PRESENTAZIONE

TIPO DOCUMENTO	N.ES.ALL.	N.ES.RIS.	N.PAG.PER ESEMPLARE
PROSPETTO A. DESCRIZ. RIVENDICAZ. (OBBLIGATORI 2 ESEMPLARI)	1		17
DISEGNI (OBBLIGATORI SE CITATI IN DESCRIZIONE 2 ESEMPLARI)	1		5
DESIGNAZIONE D'INVENTORE	1		
DOCUMENTI DI PRIORITA' CON TRADUZIONE IN ITALIANO			
AUTORIZZAZIONE O ATTO DI CESSIONE			

	(SI/NO)
LETTERA D'INCARICO	SI
PROCURA GENERALE	NO
RIFERIMENTO A PROCURA GENERALE	NO

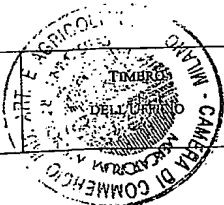
ATTESTATI DI VERSAMENTO	EURO	IMPORTO VERSATO ESPRESSO IN LETTERE	
FOGLIO AGGIUNTIVO PER I SEGUENTI PARAGRAFI (BARRARE I PRESCELTI)	A	DUECENTONOVANTUNO/80	
DEL PRESENTE ATTO SI CHIEDE COPIA AUTENTICA?	SI	D	F
SI CONCEDE ANTICIPATA ACCESSIBILITA' AL PUBBLICO?	NO		
DATA DI COMPILAZIONE	13/01/2004		

FIRMA DEL/DEI RICHIEDENTE/I

Maurizio Cortonesi

VERBALE DI DEPOSITO

NUMERO DI DOMANDA	MI 2004 A0 000 23		COD. 15
C.C.I.A.A. DI	MILANO		
IN DATA	13/01/2004	IL/ I RICHIEDENTE/I SOPRAINDICATO/I HA/HANNO PRESENTATO A ME SOTTOSCRITTO	
LA PRESENTE DOMANDA, CORREDATA DI N.	00	FOGLI AGGIUNTIVI, PER LA CONCESSIONE DEL BREVETTO SOPRA RIPORTATO.	
N. ANNOTAZIONI VARIE DELL'UFFICIO ROGANTE			
IL DEPOSITANTE	L'UFFICIALE ROGANTE		
<i>D. Barzanò</i>	<i>CORTONESI MAURIZIO</i>		



PROSPETTO MODULO A
DOMANDA DI BREVETTO PER INVENZIONE INDUSTRIALE

NUMERO DI DOMANDA:

2004 A0 00 023

DATA DI DEPOSITO:

13 GEN. 2004

A. RICHIEDENTE/I COGNOME E NOME O DENOMINAZIONE, RESIDENZA O STATO ;
DRESSER ITALIA S.r.l. - VOGHERA PV

C. TITOLO

SISTEMA DI CONTROLLO DI UN ATTUATORE PER L'AZIONAMENTO DI DISPOSITIVI SOTTOMARINI.

SEZIONE

CLASSE

SOTTOCLASSE

GRUPPO

SOTTOGRUPPO

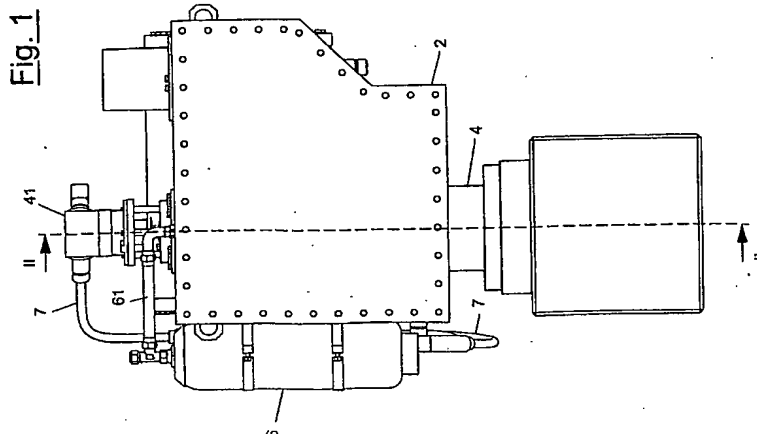
E. CLASSE PROPOSTA

O. RIASSUNTO

Sistema elettronico di controllo per un attuatore sottomarino, detto attuatore comprendendo un corpo contenitore dal quale si protende un albero di comando atto a inserirsi in una sede di detto dispositivo sottomarino. Il sistema comprende una scheda elettronica di comando per almeno un motore elettrico posto all'interno di detto corpo contenitore atto a movimentare detto albero di comando.



P. DISEGNO PRINCIPALE



FIRMA DEL / DEI
RICHIEDENTE / I

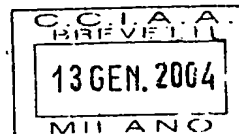
[Handwritten signature]

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale

a nome: DRESSER ITALIA S.r.l.

di nazionalità: italiana

con sede in: VOGHERA PV



La presente invenzione riguarda un sistema di controllo di un attuatore per l'azionamento di dispositivi sottomarini, quali ad esempio valvole di chiusura e apertura di condotti sottomarini.

Gli impianti di trasporto di liquidi e/o gas sotto il mare, ad esempio gli oleodotti che percorrono anche centinaia di chilometri sotto il mare, anche a profondità di 3000 metri, comprendono una pluralità di stazioni intermedie nelle quali sono previste valvole di apertura e chiusura delle tubazioni o condotti che trasportano tali liquidi o gas.

Tali valvole sono azionate da attuatori sottomarini i quali, determinano l'apertura e la chiusura di tali valvole trasmettendo un movimento di rotazione all'albero di azionamento della valvola stessa.

Tali attuatori sono connessi alla valvole in prossimità delle tubazioni sottomarine ma debbono comunque essere comandati dalla superficie o da stazioni di controllo remote (anch'esse sottomarine). Sono noti attuatori azionati manualmente da un robot

MI 2004 A 0 00 0 23

associato ad un sottomarino che raggiunge il luogo dove si trovano la valvola e l'attuatore e trasmette il movimento all'attuatore stesso tramite il braccio robotizzato.

Sono inoltre noti attuatori idraulici, i quali sono azionati tramite una stazione idraulica posta in superficie avente una tubazione idraulica che collega tale stazione in superficie all'attuatore sottomarino. La tubazione trasporta sul fondo del mare dove si trova l'attuatore l'energia idraulica, ad esempio l'aria compressa, necessaria per l'azionamento della valvola.

La Richiedente ha osservato che gli attuatori di tipo idraulico necessitano della presenza di una stazione di superficie estremamente ingombrante e di notevole impatto ambientale. Infatti, in tale stazione è necessario generare la pressione idraulica necessaria per azionare l'attuatore sottomarino ed, inoltre, il cavo idraulico atto a trasferire l'energia idraulica all'attuatore deve essere di notevole resistenza alla pressione esterna, in quanto tali attuatori possono essere posizionati in impianti di trasporto anche a 3000 metri sotto il mare. Tutto può determinare una non sufficiente affidabilità della valvola e dell'impianto nel suo complesso, in quanto il cavo

che trasporta l'energia idraulica sotto il mare potrebbe danneggiarsi e quindi potrebbe inficiare il buon funzionamento della valvola.

D'altra parte gli attuatori azionabili solo manualmente richiedono l'utilizzo di un sottomarino per effettuare l'operazione di cambiamento dello stato della valvola. Tale operazione è sia complessa che costosa e non permette di comandare in tempo reale dalla superficie la valvola dell'impianto di trasporto sottomarino.

La Richiedente si è posta il problema di rendere affidabile l'azionamento di una valvola applicata ad una tubazione sottomarina dalla superficie o da una qualsiasi stazione di controllo remota.

La Richiedente ha realizzato un attuatore sottomarino il cui movimento è realizzato tramite almeno un motore elettrico comandato da una stazione posta sulla superficie. La comunicazione tra l'attuatore sottomarino e la stazione sulla superficie avviene per mezzo di opportuni cavi elettrici, dimensionati per resistere alla pressione esterna che è presente nelle profondità marine.

Inoltre, la Richiedente ha realizzato un sistema di controllo di tale attuatore elettromeccanico, nel quale il comando di azionamento del dispositivo

sottomarino comandato, ad esempio una valvola idraulica, è inviabile da una stazione di controllo in modo indipendente a ciascun motore elettrico presente nell'attuatore.

Un aspetto della presente invenzione riguarda un sistema elettronico di controllo per un attuatore sottomarino, detto attuatore comprendendo un corpo contenitore dal quale si protende un albero di comando atto a inserirsi in una sede di detto dispositivo sottomarino caratterizzato dal fatto che detto sistema comprende una scheda elettronica di comando per almeno un motore elettrico posto all'interno di detto corpo contenitore atto a movimentare detto albero di comando, detta scheda elettronica essendo atta a ricevere un segnale elettrico di comando per detto attuatore, generato da una stazione di controllo remota. Le caratteristiche ed i vantaggi del sistema secondo la presente invenzione saranno meglio chiari ed evidenti dalla descrizione seguente, esemplificativa e non limitativa, di una forma di realizzazione con riferimento alle figure allegate in cui:

la figura 1 è una vista frontale dell'attuatore secondo la presente invenzione;

la figura 2 è una vista laterale dell'attuatore



secondo la presente invenzione;

la figura 3 è una vista in sezione lungo la linea A-A di figura 1 dell'attuatore secondo la presente invenzione;

la figura 4 illustra schematicamente un esempio di una scheda elettronica di controllo dell'attuatore secondo la presente invenzione;

la figura 5 illustra schematicamente le funzioni principali della scheda elettronica di controllo secondo la presente invenzione.

Con riferimento alle citate figure l'attuatore secondo la presente invenzione è atto ad azionare un dispositivo sottomarino tramite l'accoppiamento di un albero di comando di detto attuatore in una opportuna sede di detto dispositivo sottomarino. Il dispositivo sottomarino da azionare è ad esempio una valvola per l'apertura e la chiusura di una tubazione sottomarina.

L'attuatore secondo la presente invenzione comprende un corpo contenitore formato da un elemento sostanzialmente scatolare 2 e da un elemento sostanzialmente cilindrico 3 realizzati in corpo unico o connessi tra loro.

Dal basamento di detto elemento scatolare si protende un albero di comando 4 tramite il quale si trasmette

il movimento alla valvola da azionare.

All'interno di detto elemento scatolare è disposto almeno un motore elettrico atto a trasmettere il movimento a detto albero di comando 4.

Inoltre, il movimento di detto motore è controllato da una scheda elettronica di controllo e comando, la quale è inserita in detto elemento cilindrico 2.

Nell'esempio di realizzazione illustrato nelle figure, l'attuatore, all'interno dell'elemento scatolare, comprende due motori elettrici 21 e 22, ciascuno dei quali può comandare separatamente la rotazione di detto albero di comando 4, tramite la scheda elettronica di controllo.

La presenza di due motori elettrici che possono essere comandati in modo indipendente l'uno dall'altro, consente di minimizzare la possibilità di una mancanza di attivazione della valvola comandata dall'attuatore. Infatti, per bloccare il corretto funzionamento della valvola sarebbe necessario che entrambi i motori andassero in avaria contemporaneamente.

La rotazione dell'albero 4 di comando, effettuabile indipendentemente da ciascuno dei motori, può essere ad esempio ottenuta tramite un meccanismo ad ingranaggi, che comprende un albero di trasmissione

23, connesso tramite una coppia di ingranaggi agli alberi di rotazione dei due motori elettrici 21 e 22. Su tale albero di trasmissione è provvista una vite senza fine 24, solidale con la rotazione di detto albero, che si impegna con un'ulteriore ruota dentata 25 realizzata sul prolungamento di detto albero di comando all'interno di detto elemento scatolare 2.

L'elemento scatolare 2 è preferibilmente riempito al suo interno di un liquido lubrificante, ad esempio un olio isolante ad alta densità, ed è provvisto di un dispositivo per la compensazione della pressione esterna comprendente un accumulatore a membrana 6, vincolato su un fianco di detto elemento scatolare che immette olio in pressione all'interno di esso tramite una tubazione di immissione 61.

Inoltre, l'albero di comando 4 attraversa completamente l'elemento scatolare e, sulla sua estremità superiore 41 è previsto un dispositivo di riconoscimento visivo della posizione assunta dalla valvola comandata dal movimento dell'albero di comando 4. Inoltre, su tale estremità superiore dell'albero di comando è ricavata una sede per l'inserimento di un eventuale braccio robotizzato atto a ruotare l'albero di comando in una situazione di emergenza nella quale non è possibile azionare

l'albero di comando elettricamente.

L'elemento cilindrico è un contenitore ermetico nel quale è inserito un gas in pressione, ad esempio azoto, che ingloba al suo interno le schede elettroniche di comando per i motori. I collegamenti elettrici tra la scheda elettronica di comando ed i motori sono realizzati per mezzo di cavi elettrici 7 connessi a detto elemento cilindrico e a detto elemento scatolare tramite connettori e passanti ermetici.

Un esempio della scheda elettronica di comando contenuta nell'attuatore secondo la presente invenzione è schematicamente illustrata in figura 3. Tale scheda comprende per ciascun motore un circuito di pilotaggio 31 o 32 un circuito di alimentazione 33 o 34 ed una unità logica programmabile 35 o 36.

Associato all'albero di comando 4 dell'attuatore, è prevista la presenza di un trasduttore 26 della posizione di tale albero, il quale è elettricamente connesso con ciascuna unità logica programmabile.

Le parti della scheda di controllo inserite all'interno dell'elemento cilindrico sono in connessione con le parti disposte all'interno dell'elemento scatolare tramite i citati cavi 7 i citati connettori e/o i passanti ermetici 8.



L'alimentazione di detti motori elettrici può essere effettuata tramite un apposito cavo di alimentazione trasportato dalla stazione di controllo remoto all'attuatore sottomarino; alternativamente l'alimentazione elettrica per detti motori può essere direttamente ricavata da linee di alimentazioni elettriche associate all'impianto di trasporto sottomarino.

Il sistema di controllo dell'attuatore elettromeccanico secondo la presente invenzione è convenientemente riassunto nello schema a blocchi di figura 5, in cui si illustra per ciascun motore 21 o 22 (in figura viene illustrato il sistema di controllo per il primo motore 21), il citato circuito di pilotaggio 31, ed il trasduttore di posizione 26 e le funzioni che vengono effettuate dall'unità logica programmabile 35 comprendenti un blocco di posizionamento 81 che si interfaccia con il circuito di pilotaggio del motore 31 (inverter), un blocco di filtraggio 82 per un segnale di comando dell'attuatore ed un blocco di decodifica 83 del segnale generato dal trasduttore di posizione 26.

L'attuatore comanda l'apertura e la chiusura della valvola o del dispositivo sottomarino al quale è associato tramite un segnale di comando inviato ad un

ingresso di comando 84. Il segnale di comando è preferibilmente filtrato tramite tale blocco di filtraggio 82 al fine di limitare eventuali irregolarità nel segnale di comando.

Il segnale di comando SC può essere vantaggiosamente di tipo on-off oppure può essere un segnale continuo che determina un comando per la valvola in regolazione con spostamenti lineari da 0% a 100%.

In particolare, il segnale di comando filtrato SCF è ottenuto, avendo memorizzato un numero predeterminato N di comandi di ingresso precedenti SCP sui quali è stata effettuata una media MCP (Media Comandi Precedenti) secondo la seguente formula:

$$SCF = \frac{[(MCP * N) + SC]}{N + 1}$$

Inoltre, il segnale di posizione della valvola o del dispositivo sottomarino comandato viene rilevato attraverso il trasduttore di posizione 26, che genera un segnale, ad esempio tipicamente un segnale 4-20 mA, il quale viene decodificato da detto il blocco di decodifica 83 ed inviato al blocco di posizionamento. Il blocco di decodifica effettua un confronto tra il segnale ricevuto e precedenti segnali memorizzati corrispondenti alle posizioni limite in apertura e chiusura della valvola. Da tale confronto e da una

successiva elaborazione, tramite una funzione di linearizzazione, scaturisce un segnale di posizione decodificato preciso e attendibile. Il valore del trasduttore viene costantemente monitorato, al fine di controllarne la validità ed il buon funzionamento; infatti, un errore del trasduttore comporterebbe un blocco della funzione di posizionamento e quindi un blocco del comando della valvola.

Le funzioni del blocco di posizionamento 81 sono sostanzialmente il nucleo del sistema e comprendono l'elaborazione dei segnali provenienti dal trasduttore di posizione 26 attraverso il blocco di decodifica 83, dall'ingresso di comando 84 attraverso il blocco di filtraggio 82 e dal circuito di pilotaggio 31, al fine di generare un segnale di attivazione del motore elettrico 21.

Preferibilmente l'elaborazione consiste nel calcolare un valore e direzione di velocità SP per la rotazione del motore a partire dal valore di posizione da raggiungere della valvola SETP (aperto/chiuso) e dalla posizione attuale della valvola POSA e inviare un corrispondente segnale al circuito di pilotaggio del motore. A tale scopo il blocco di posizionamento riceve dal circuito di pilotaggio anche il valore della corrente assorbita dal motore, in modo da poter

effettuare un doppio controllo di retroazione sia tramite il trasduttore di posizione sia tramite tale corrente di assorbimento del motore.

Quindi in sintesi la scheda elettronica di comando comprende un primo circuito di retroazione della corrente di assorbita dal motore tra l'unità logica programmabile ed il circuito di pilotaggio ed un secondo circuito di pilotaggio del segnale di posizione dell'albero di comando tra detto trasduttore e detta unità logica programmabile.

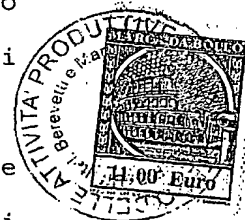
Il valore della velocità può essere calcolato tramite la seguente formula:

$$SP = \sqrt{SETP - POSA} * KGAIN$$

Dove KGAIN rappresenta il guadagno dell'anello di posizionamento con riferimento alla retroazione del trasduttore di posizione.

Il valore di velocità calcolato è vantaggiosamente limitato ad un valore massimo predeterminato impostato in base ai tempi di spostamento che si intendono effettuare sulla valvola.

Inoltre, il sistema prevede che sia possibile comandare il motore tramite un segnale di comando di emergenza 85, il quale agisce direttamente sul circuito di pilotaggio 31 e quindi sull'azionamento elettrico del motore eliminando ogni controllo



effettuato dall'unità logica programmabile dell'attuatore.

L'attuatore secondo la presente invenzione comprende almeno due motori, ciascuno dei quali è comandabile in modo indipendente dalla superficie tramite il sistema di controllo sopradescritto tramite una configurazione tipo master-slave, cioè nel caso in cui si verifichi un allarme su un motore o su una scheda elettronica di comando del motore il sistema può provvedere automaticamente a commutare il comando sull'altro motore dell'attuatore.

Ing. Barzanò & Zanardo Milano S.p.A.

/SDG

RIVENDICAZIONI

1. Sistema elettronico di controllo per un attuatore sottomarino, detto attuatore comprendendo un corpo contenitore dal quale si protende un albero di comando atto a inserirsi in una sede di detto dispositivo sottomarino, caratterizzato dal fatto che detto sistema comprende una scheda elettronica di comando per almeno un motore elettrico, posto all'interno di detto corpo contenitore atto a movimentare detto albero di comando, detta scheda elettronica essendo atta a ricevere un segnale elettrico di comando per detto attuatore, generato da una stazione di controllo remota.
2. Sistema secondo la rivendicazione 1, comprendente ulteriormente un trasduttore elettronico di rilevazione della posizione di tale albero di comando elettricamente connesso con detta unità logica programmabile.
3. Sistema secondo la rivendicazione 1, in cui detta scheda di comando comprende un circuito di pilotaggio, per detto almeno un motore, un circuito di alimentazione ed una unità logica programmabile.
4. Sistema secondo la rivendicazione 1, in cui detto attuatore comprende due motori elettrici

associati a detto albero di comando e detta scheda elettronica di comando è atta a comandare ciascun motore in modo indipendente dall'altro.

5. Sistema secondo la rivendicazione 1, in cui detta scheda elettronica di comando comprende un primo circuito di retroazione della corrente assorbita dal motore tra l'unità logica programmabile ed il circuito di pilotaggio ed un secondo circuito di pilotaggio del segnale di posizione dell'albero di comando tra detto trasduttore e detta unità logica programmabile.

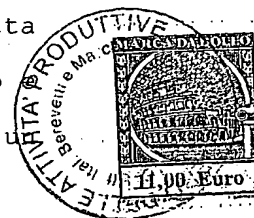
6. Sistema secondo la rivendicazione 5, in cui detta scheda di comando è atta ad elaborare i segnali provenienti dal trasduttore di posizione da un ingresso di comando e dal circuito di pilotaggio, al fine di generare un segnale di attivazione di detto almeno un motore elettrico.

7. Sistema secondo la rivendicazione 6, in cui detta elaborazione comprende calcolare un valore e direzione di velocità per la rotazione del motore, a partire da un valore di posizione da raggiungere dell'albero di comando ed a partire dalla posizione attuale dell'albero rilevata da detto trasduttore, ed inviare un corrispondente segnale al circuito di pilotaggio del motore.

8.. Sistema secondo la rivendicazione 1, in cui detta scheda elettronica di comando comprende un blocco di filtraggio di detto segnale di comando che confronta il valore del segnale ricevuto con una media di un numero predeterminato di segnali di comando precedenti.

9. Sistema secondo la rivendicazione 2, in cui detta scheda di comando effettua un confronto tra il segnale ricevuto dal trasduttore e un numero predeterminato di precedenti segnali memorizzati corrispondenti alle posizioni limite del movimento dell'albero di comando, e, da una successiva elaborazione tramite una funzione di linearizzazione, determina un segnale di posizione decodificato.

10. Sistema secondo la rivendicazione 4, in cui detta scheda elettronica di comando è atta selezionare quale motore elettrico comanda l'albero in caso di anomalia è in grado di commutare da un motore all'altro.



Ing. Barzanò & Zanardo Milano S.p.A.

/SDG

I MANDATARI
(firma) *[Signature]*
(per sé e per gli altri)

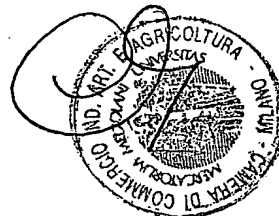
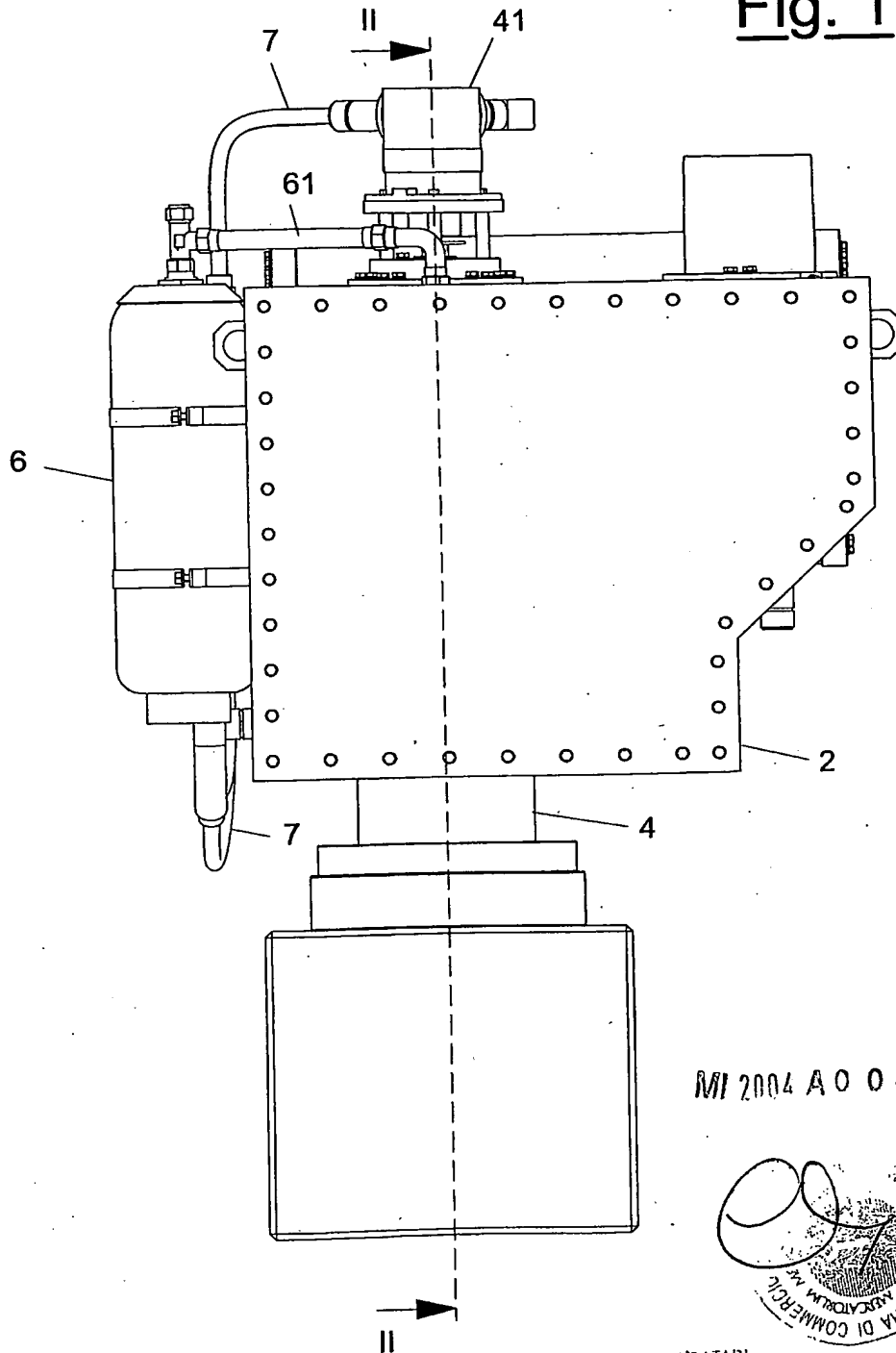
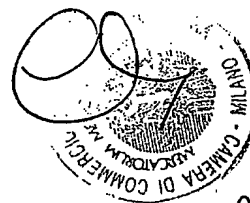


Fig. 1



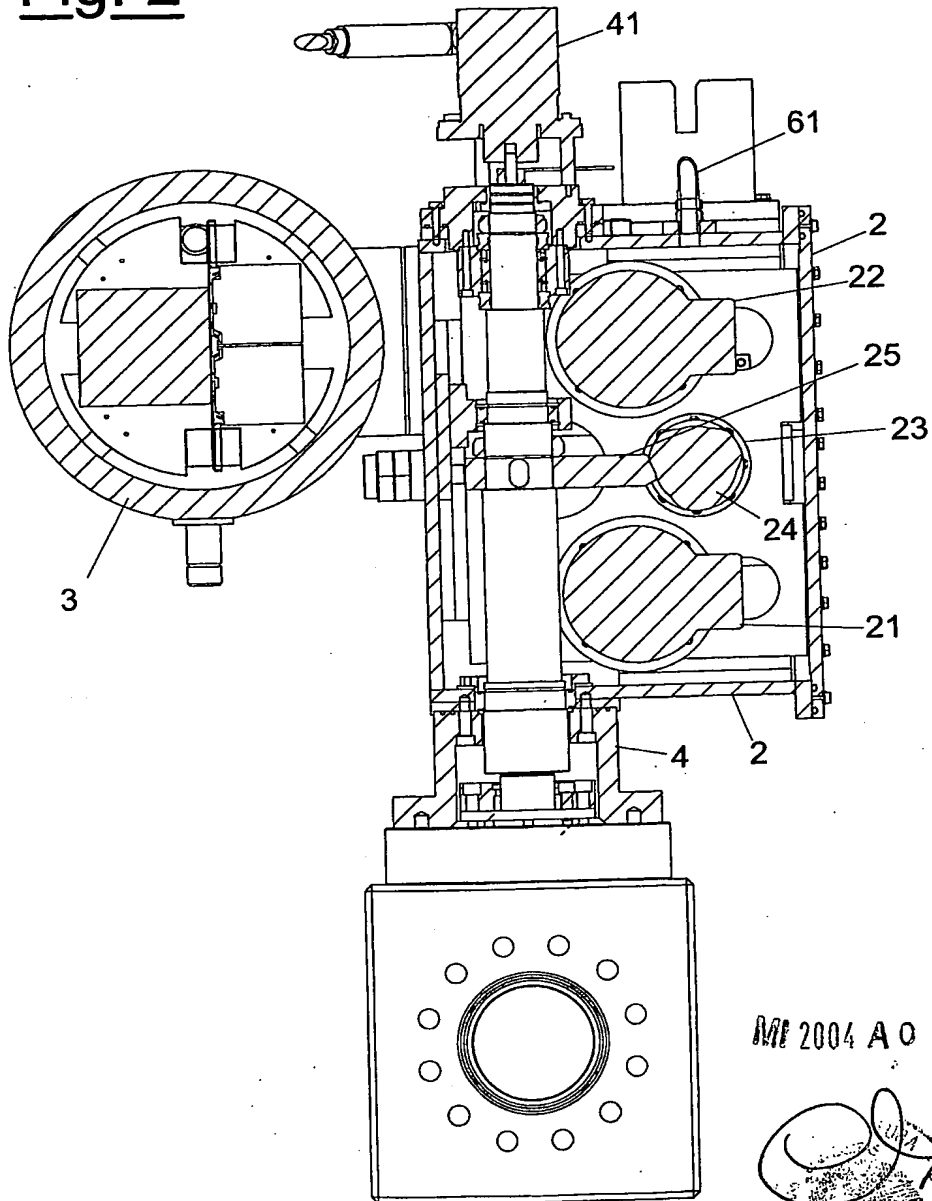
MI 2004 A0 00 0 2 3



I RAPPRESENTANTI
(firma)

[Signature]
(per sè e per gli altri)

Fig. 2



ME 2004 A0 00 0 2 3



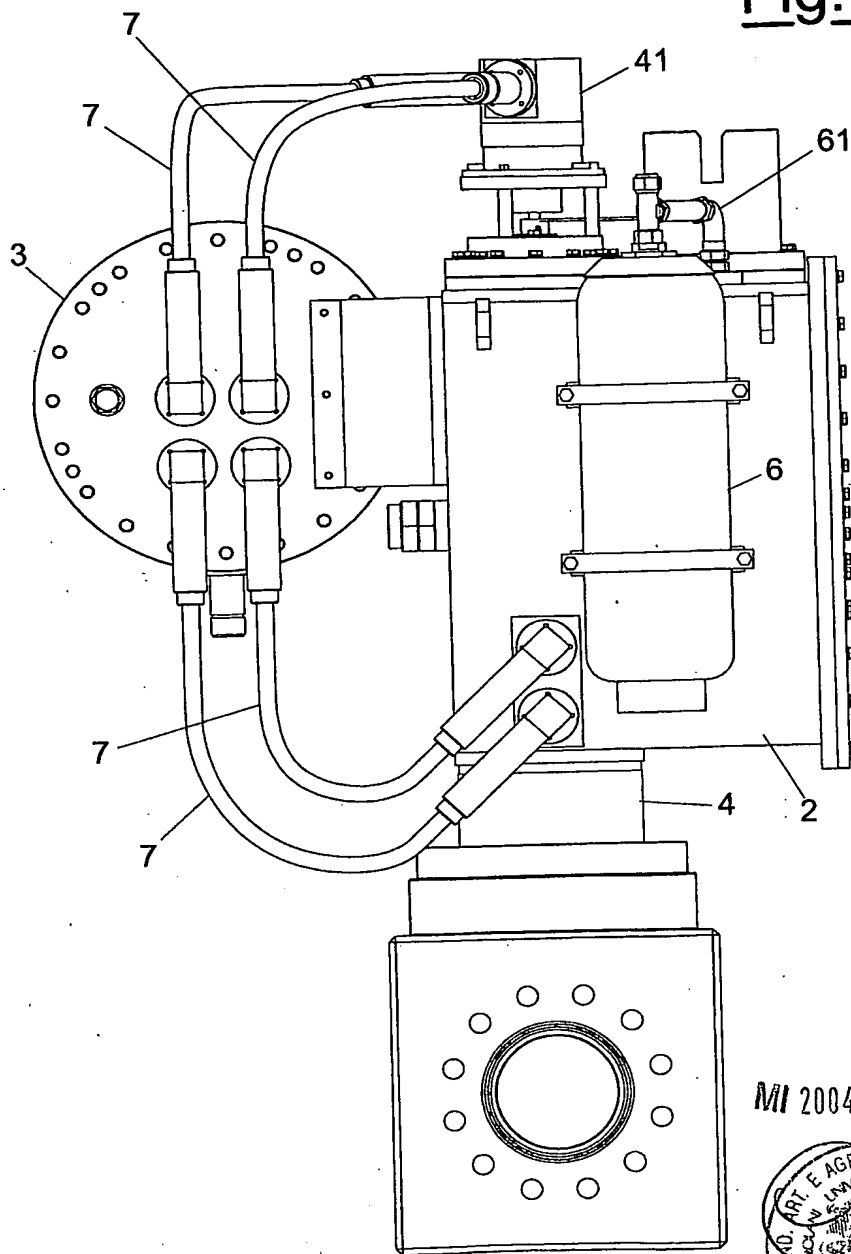
I RAPPRESENTANTI

(firma)

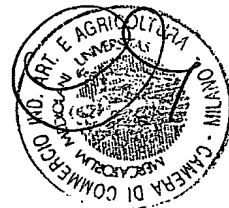
[Handwritten signature]

(per sé e per gli altri)

Fig. 3

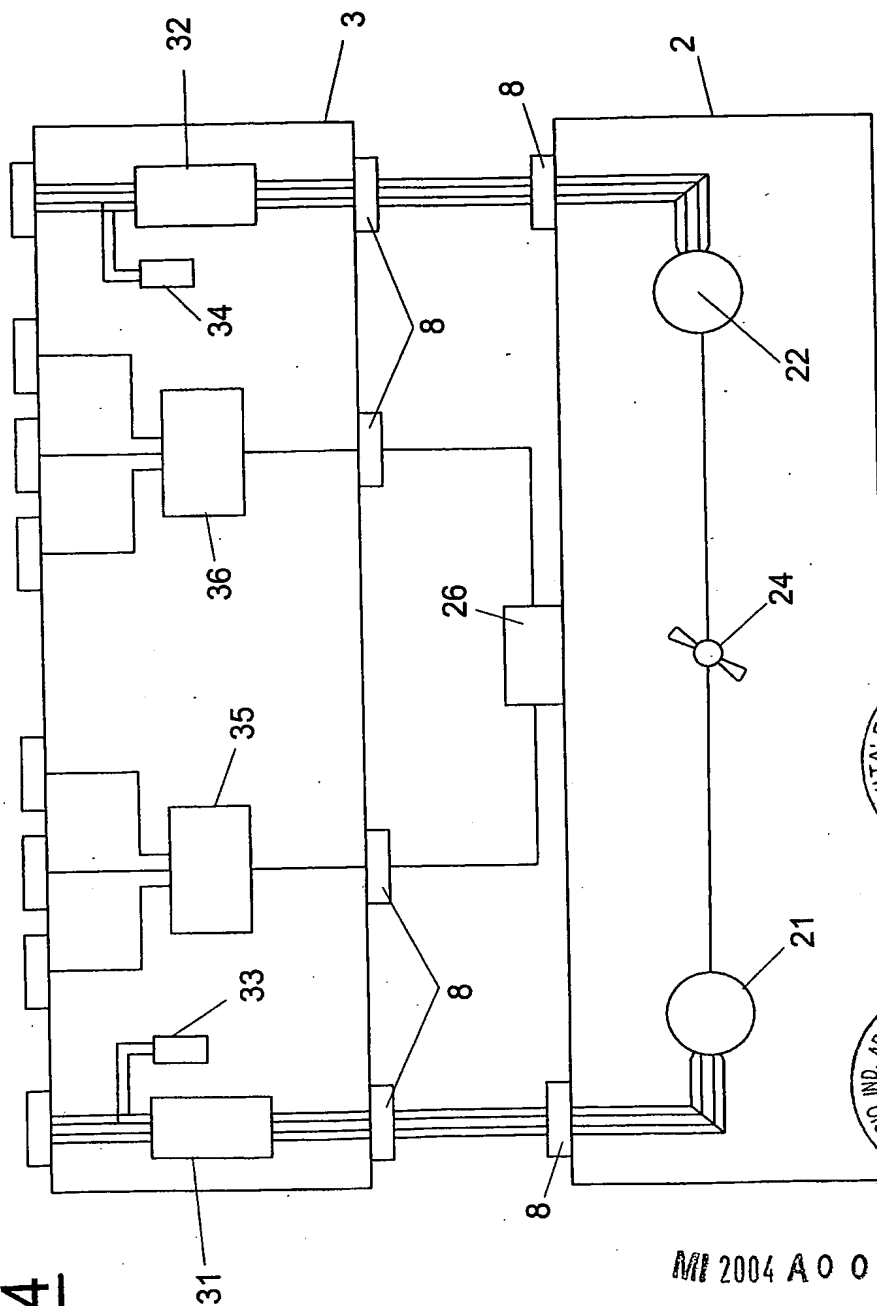


MI 2004 A000023



Manini
(per sé e per gli altri)

Fig. 4



MI 2004 A0 000 23

Benini
1999

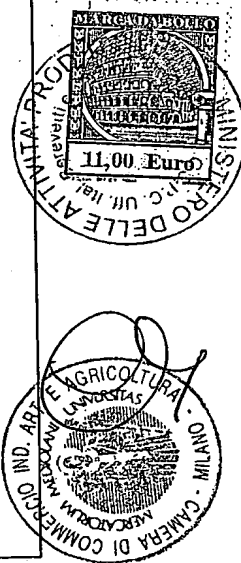
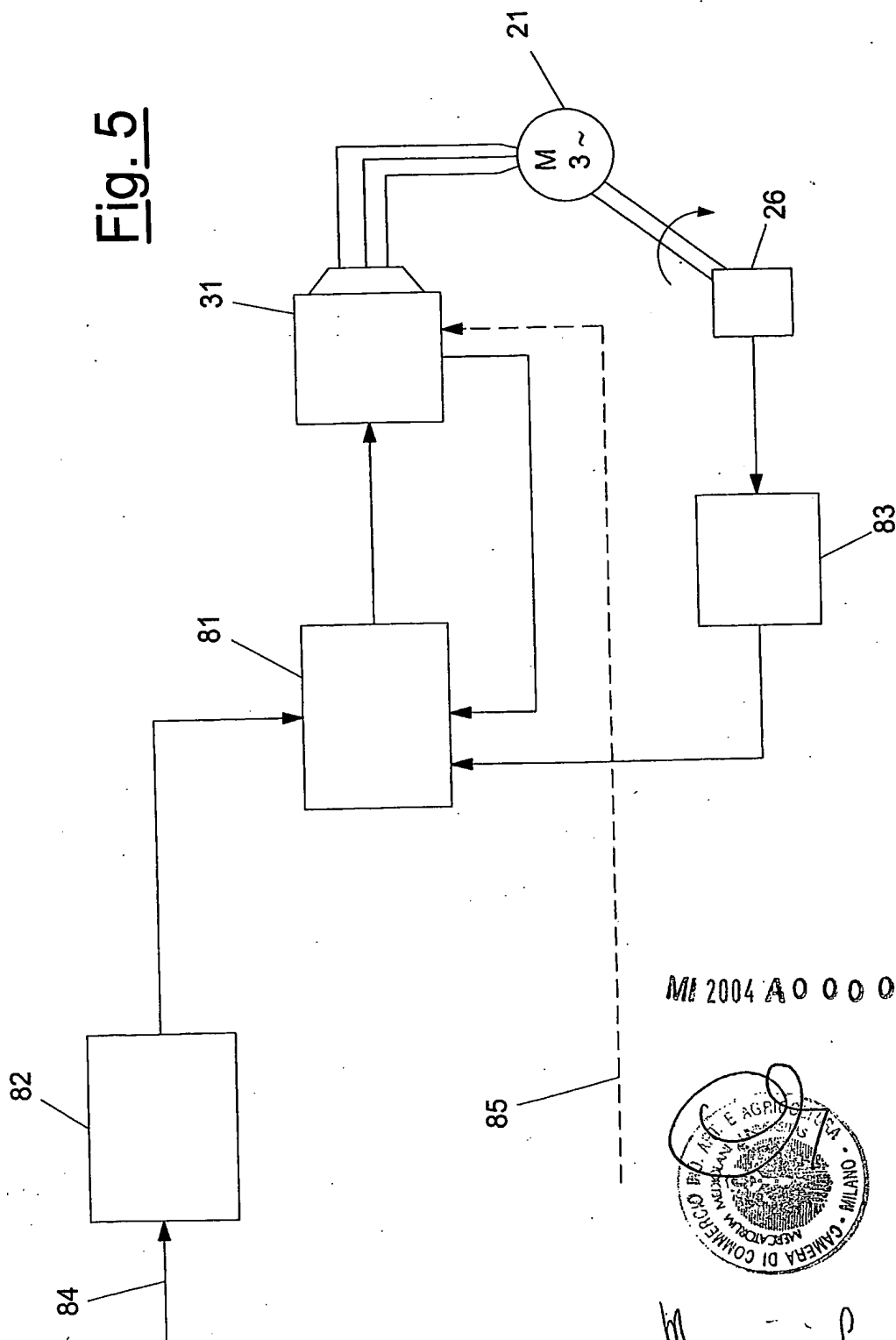
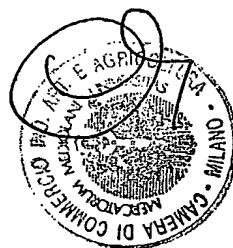


Fig. 5



MI 2004 A0 00 02 3



Manini fine